Das Blatt kostet auswärts, durch die Post oder den Buchhandel bezogen, 1 Thlr. pr. Ct. vierteljährlich.

Bremer Handelsblatt

in Verbindung

mit O. Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft und dessen Versicherungs-Zeitung.

Inserate (4 Grote die Petitzeile) nehmen die Expedition in Bremen und die Buchhandlung von H. Hübner in Leipzig entgegen.

№ 131. Bremen, den 14. April 1854.

Inhalt.

Die neue mexikanische Schifffahrtsakte.

Der Entwickelungsgang gesunder handelspolitischer Ansichten gleicht überall mehr oder weniger der Pilgerfahrt, bei welcher nach je zwei Schritten vorwärts einer rückwärts gethan wird; nirgends aber trifft dieses Gleichniß genauer zu, als bei der Gesetzgebung der amerikanischen Republiken romanischer Bevölkerung. Stete Experimente mit Zolltarifen hemmen dort das Aufblühen des Wohlstandes fast eben so sehr, als die unseligen politischen Revolutionen. Wenn man von den Bourbonen nach der Rückkehr aus dem Exile mit Recht gesagt hat, sie haben nichts gelernt und nichts vergessen, so läßt sich über die Tyrannen der anderen Hemisphäre das vielleicht noch härtere Urtheil fällen, sie lernen nichts und vergessen Alles wieder — was man durch die bittersten Erfahrungen für ewige Zeiten dem Gedächtniß eingeprägt glaubte.

Am 1. April vorigen Jahres landete Santa Anna in Veracruz. Wenige Tage nach dem berief er die Chefs der bedeutendsten mexikanischen und fremden Handlungshäuser, und nachdem er die Ansicht jedes Einzelnen über das geeignetste Zollsystem sich erbeten hatte, sprach er sich dahin aus, daß es ihm sehr erfreulich sei, im Lande einen so bedeutend herabgesetzten Zolltarif vorzufinden, die stattgehabte Reduction genüge ihm aber nicht. Nach seiner Ueberzeugung seien niedrige Zölle eine unabweisbare Nothwendigkeit, nur dadurch lasse sich dem Schmuggeln vorbeugen, und dem legalen Handel der gerechte Schutz geben; gleichzeitig würde das Aerarium größere Einnahmen haben, und die ärmere Bevölkerung würde sich wohlfeiler kleiden können. Der Präsident begab sich nach der Hauptstadt, wo die Protectionisten und die wenigen großen, aber sehr reichen Fabrikanten bedeutenden Einfluß haben, und am 4. Juni v. J. erschien der neue Zolltarif, welcher mit wenigen Aenderungen die Ansätze von 1845 reproducirte, so daß die Zölle eine ganz bedeutende Erhöhung gegen früher erfuhren, gegen die Cevallos- und Gamboa-Tarife eine Verdoppelung.

Bis zum Jahre 1837 bestanden in der mexikanischen Zollverfassung zu Gunsten der Nationalflagge bedeutende Differentialzölle. Die Einfuhr in mexikanischen Schiffen genoß einen Zollrabatt von 25 pCt. und auch die Tonnengelder waren für dieselben viel niedriger. Man überzeugte sich endlich, daß diese Einrichtung ihren Zweck verfehle, den Zollfiscus benachtheilige und nur dem Zwischenhandel einiger Plätze der nordamerikanischen Union, namentlich New-Orleans, zu Gute komme. Der Tarif von 1837 ließ daher (Art. 41) das Differentialsystem ganz fallen und bevorzugte die Nationalflagge nur noch hinsichtlich des Küstenhandels. Nachdem unmittelbar vorher erzählten Beispiel von dem Schwanken des neuen Dictators in seinen handelspolitischen Anschauungen konnte zwar die erste Nachricht nicht überraschen, daß derselbe, wie an den Tarif, so auch an die Schiffsahrtsgesetzgebung seine leichtfertige Hand gelegt habe; das, was er nach dem jetzt vorliegenden officiellen Abdrucke der neuen Navigationsakte wirklich gethan hat, übersteigt jedoch in der That jede Voraussicht — es ist die Krone volkswirthschaftlicher Unvernunft. Die beste Kritik liegt in der Nebeneinanderstellung der einzelnen Bestimmungen, die wir hier folgen lassen: Die mexikanischen Schiffe haben fortan das ausschließliche Recht, alle Waaren zu den Normaltarifsätzen in die Häfen der Republik einzuführen. Fremde Schiffe zahlen für ihre Ladung der Regel nach zu dem ordentlichen Zoll einen Zusatz von nicht weniger als 50 pCt. Eine Ausnahme (nämlich die Zahlung des im Tarif bestimmten Zolles) ist zwar gestattet, wenn die fremden Schiffe Erzeugnisse ihres eigenen Vaterlandes an Bord haben, diese Vergünstigung jedoch an die Bedingung geknüpft, daß die Staaten, deren Flagge sie führen, für mexikanische Schiffe Reciprocität nicht nur beobachten, sondern diese auch ausdrücklich vertragsmäßig stipulirt haben. Cessirt eine dieser beiden Voraussetzungen, so tritt auch für die heimathlichen Erzeugnisse fremder Schiffe der Differentialzoll von 50 pCt. ein. Dasselbe gilt bei dem Ausgangszolle mexikanischer Produkte, welche in fremden Schiffen verführt werden. Hinsichtlich der Schiffsabgaben ist bestimmt, daß diejenigen Schiffe, welche Produkte ihres oder irgend eines anderen Landes transportiren, nur dienigen Tonnengelder und sonstigen Abgaben bezahlen, welche den mexicanischen Schiffen auferlegt sind, falls solches durch Tractate stipulirt ist, und diejenigen Mächte, welchen die Schiffe angehören, die mexicanischen Schiffe wie ihre eigenen behandeln. In Ermangelung einer dieser Voraussetzungen bezahlen die fremden Schiffe die doppelten laut Tarif festgesetzten Tonnengelder und sonstigen Abgaben. Diejenigen Mächte, welche keinen Handelsvertrag mit der Republik haben, bezahlen außer dem Additional-Einfuhrzoll auf die unter ihrer Flagge eingeführten Waaren, doppelte Schiffsabgaben und den erhöhten Ausgangszoll. Der Küstenhandel ist natürlich Monopol der mexikanischen Schiffe.

In der Zeit, in welcher wir leben, wo kaum Schiffe genug gebaut werden können, um dem Bedürfnisse des Welthandels zu genügen, wo mithin alle Fahrzeuge überall nie zuvor gekannte, lohnende Frachten finden, bedarf die Rhederei keines Staates, um sich bei dem Vorhandensein der sonstigen Bedingungen zur Blüthe zu erheben, der Einführung neuer Schutzmaßregeln. In der Fürsorge für die mexikanische Schiffahrt dürfen wir also nicht den Grund für die referirten Maßregeln suchen. Mexiko ist aber auch, wenn schon einzelne Fabriken dort sich erhalten, kein Industriestaat. Einen großen Theil seiner Bedürfnisse muß es nothwendig aus dem Auslande beziehen. Man kann daher ebensowenig daran denken, daß Santa Anna durch Erschwerung der Einfuhr fremder Erzeugnisse mittelst Abschneidung der gewohnten Bahnen nach einem beliebten Ausdruck die nationale Arbeit habe begünstigen wollen. Nichts bleibt übrig, als anzunehmen, daß die neue Navigationsakte eine Finanzmaßregel sein soll, hervorgegangen aus dem trotz aller Täuschungen unwandelbar in den Köpfen der Gewalthaber spukenden Irrthume, daß ungeachtet der Belastung der Einfuhr der Consum derselbe bleibe. Das Gesetz will eine neue Zolleinnahme schaffen, und wählt ein indirectes Mittel, weil das directe der Tariferhöhung schwerlich von dem schon überbürdeten Volke ruhig hingenommen sein würde. Man erläßt es uns, die Zweckwidrigkeit einer solchen alten Thorheit hier nochmals auseinander zu setzen. Der Erfolg wird es bald genug zeigen, daß sich die Zolleinnahmen nicht erhöhen, daß vielmehr die Einfuhr und noch mehr die Ausfuhr abnehmen werden. Santa Anna oder sein Nachfolger werden dann den Anachronismus, der begangen worden ist, voll Reue begreifen und auf die Bahn zurückkehren, welche nicht hätte verlassen werden sollen. Inzwischen wird aber freilich nicht das mexikanische Volk allein leiden; bei der Zweiseitigkeit des Handels treffen Störungen des Verkehrs stets gleich schwer den Verkäufer wie den Käufer. Auch Deutschland und namentlich die Hansestädte werden nachtheilige Folgen von dem neuen mexikanischen Gesetze empfinden.

Wir haben es vor Allem für unsere Pflicht gehalten, auf der Grundlage des zwischen den freien Städten und der Republik Mexiko am 7. April 1832 abgeschlossenen, aber erst am 8. Novbr. 1841 ratificirten Handelstractates zu prüfen, ob die neue Navigationsakte nicht gegen bestehende vertragsmäßige Bestimmungen verstoße. Darnach ist nun zwar im Eingang Gegenseitigkeit ausdrücklich als die Norm der beiderseitigen Beziehungen anerkannt und im Art. 3 ausgesprochen, daß jedes mexikanische Schiff, welches eine der drei Städte besuche, von welchem Lande es auch komme, wie ein hanseatisches behandelt werden solle. Dennoch bezweifeln wir, nach dem blos demonstrativen Character der ersteren

Bestimmung und nach dem Zusammenhang, in welchem die zweite vorkommt, daß daraus eine sichere Basis, um wegen Vertragsverletzung durch Belastung des indirecten Handels mit Differentialzöllen bei der merikanischen Regierung Beschwerde zu führen, gewonnen werden könne. Zur Zeit, als der Vertrag verhandelt wurde, bestand zwar, wie schon erwähnt, in Mexiko eine Begünstigung der nationalen Flagge in Form eines allgemeinen Zollrabattes von 25 pCt., aber keine Zurücksetzung des indirecten fremden Handels gegen den directen. An die Möglichkeit eines Einlenkens auf eine so verkehrte Bahn dachte damals Niemand, und noch weniger konnte dieses zur Zeit der Ratification Jemanden einfallen, wo inmittelst in Mexiko eine fast unbedingte Freiheit der Schifffahrt zu gesetzlicher Geltung gelangt war. Auch die Verträge anderer Staaten, deutscher sowohl, als fremder, scheinen uns, soweit wir dieselben haben vergleichen können, keinen Anhalt zu einer rechtlichen Beschwerde gegen Mexiko zu bieten. Freundliche Vorstellungen und Belehrungen werden aber, wenn denselben nicht etwa von Seite Englands ein ernsterer Nachdruck gegeben wird, schwerlich in der Kürze zu einer Aenderung der beschlossenen Maßregel führen. Unser nächstes Interesse besteht also darin, derselben wenigstens die möglichst günstige Auslegung gegeben zu sehen. Daß die Hansestädte von Mexiko auf dem Fuße der begünstigten Nationen behandelt und also ihren Schiffen das Recht des directen Handels ohne Zollerhöhung und die Freiheit von den Differentialschiffsabgaben gewährt werden müssen, unterliegt nach dem angeführten Vertrage keinem Zweifel. Ein Punkt ist es aber vorzüglich, dessen Durchsetzung die wichtigste Aufgabe der hanseatischen Diplomatie bei dieser Gelegenheit bilden muß, wir meinen, die Anerkennung Seitens Mexikos, daß die hanseatischen Schiffe, ohne dem Differentialzolle zu unterliegen, alle Erzeugnisse deutscher Bundesländer dorthin importiren können. Die Hansestädte haben stets in ihren Verträgen mit Staaten, welche einen Unterschied in der Besteuerung nach dem Ursprunge der Waaren aufstellten, den Grundsatz festgehalten, daß sie nur die Häfen Deutschlands und daher die auf ihren Schiffen verladenen Produkte anderer deutschen Bundesstaaten nicht als fremde zu betrachten seien. Selbst England hat zur Zeit, als noch die Navigationsakte dort Geltung hatte, diesen Satz zugestanden, und denselben wird sich auch Mexiko so gut, wie es in Venezuela geglückt ist, aus seinen eigenen Interessen plausibel machen lassen. Die Hansestädte haben die Verpflichtung, hierauf ihre Anstrengung zu richten, nicht nur gegen sich selbst, sondern auch gegen ganz Deutschland, dessen Handel eine andere nennenswerthe, directe Vermittelung mit Mexiko nicht kennt — und dieses ist eine Mahnung, welche sie niemals überhört haben.

Der 4. April in der Geschichte des Zollvereines.

(Aus Norddeutschland.)

Die Wiederkehr des Tages, an welchem im vorigen Jahre die Erneuerung des Zollvereins stattfand, giebt einem ehrenwerthen Mitarbeiter aus Süddeutschland in Nr. 130 dieser Blätter Anlaß, eine Genugthuung über dieses Ereigniß und über den Septembervertrag auszudrücken.

Wenn auch das Vergnügen über diese Verträge bei ihrem Abschluß einen Grund in der Hoffnung fand, daß die Staaten des Steuervereins einen wohlthätigen Einfluß auf eine freiere Einwirkung des Zollvereinstarifes ausüben würden, so kann man doch heute sich nicht mehr verbergen, daß diese Hoffnung sehr herabgestimmt ist.

Der verehrte Herr aus Süddeutschland versichert zwar, daß die Uebergangsmaßregeln des Zollvereines im J. 1853 dem Zollschutze nicht günstig gewesen seien und der Freihandel daher keinen haltbaren Grund habe, sich zu beklagen.

Da diese Ansicht auf der Annahme beruht, daß keine Erhöhung der Schutzzölle stattgefunden habe, so könnte man mit gleichem Rechte sagen, daß das letzte Jahrzehnt der Barbarei in Rußland nicht günstig gewesen sei, und die Humanität daher keinen haltbaren Grund zur Klage habe, weil kein Gesetz erschienen sei, welches die Zahl der Knutenhiebe vermehrt habe.

Der Schutzzoll hat im Jahre 1853 aber nicht nur seine bisherige Größe im Zollverein bewahrt, sondern ungeheuere Fortschritte gemacht. Nicht allein, daß 30 Millionen Deutsche heute wie früher keine Baumwollgewebe vom Auslande beziehen dürfen, ohne hundert pCt. des Werthes Strafe zu bezahlen, nicht allein, daß das Brod der Industrie: das Eisen, mit demselben unerträglichen Schutzzoll belastet blieb, und daß die Arbeit des Baumwollspinnens fortfährt, einen Schutzzoll zu genießen, größer als der Werth der Arbeit, sondern es sind noch 2 Millionen Deutsche mehr auf die Schlachtbank geführt worden, wo die Faulheit, die Ungeschicklichkeit oder die Habsucht ein Privilegium genießt, der ehrlich arbeitenden Menschheit ihren Erwerb zu entziehen, um diejenigen damit zu mästen, welche einige kranke Gehirne mit der Strohpuppe der nationalen Industrie ausfüttern.

Die Diplomaten mögen den Zollverein als eine politische Institution, diejenigen, welche die deutsche Einheit als einen Zweck und nicht als ein Mittel ersehen, mögen den Zollverein als Brücke betrachten, wirthschaftlich ist aber derselbe, so wie er jetzt besteht, nichts mehr und nichts weniger, als eine Verbindung gegen die Handelsfreiheit, die überflüssig wird, wenn dies eintritt.

Daß eine solche Verbindung am 4. April v. J. auf weitere 12 Jah geschlossen, daß sie auf den Steuerverein ausgedehnt worden ist, der nu die Finanzen und nicht die Handelsverhinderung zum Zweck hatte, das i unmöglich als ein Fortschritt zur Handelsfreiheit zu betrachten.

Schutzzölle sind weder abgeschafft noch ermäßigt worden, die Erhöhun der Rübenzuckersteuer ist ein trauriges Surrogat für die Herabsetzung d Zuckerzölle, Hannover und Oldenburg haben im Rathe des Zollvereins nu bewiesen, daß sie ihre frühere Selbstbestimmung verloren haben, nicht ein mal die bei Abschluß des September-Vertrages von Preußen der hann verschen Regierung gegebene geheime Zusicherung, auf Herabsetzung gewiss Schutzzölle dringen zu wollen, hat einen Erfolg gehabt.

Die Verträge vom 4. April vorigen Jahres haben ebensowenig als ih Vorgänger zur Verminderung der Zollgrenzen in Deutschland beigetrag Es ist eine bloße Schmeichelei Zollverein und Zolleinheit als identisch zu b trachten. Mitten durch den Zollverein gehen Zolllinien, wir haben ei Branntwein-, eine Wein-, eine Tabaks-, eine Salzgrenze, und jede größ Stadt erhebt auf einen oder den andern Gegenstand der Verzehrung ei Eingangssteuer.

Dies sind Uebelstände, über welche schon seit Jahrzehnten geklagt wurd und nicht einmal sie sind durch die Verträge vom vorigen Jahre abgeschaf

Die Verträge vom 4. April v. J. sind ein Armuthszeugniß für d Diplomaten, welche dieselben abgeschlossen, und ihre einzige wirthschaftli Nützlichkeit ist wahrscheinlich die, daß sie denjenigen zur Warnung diene welche noch nicht dem Zollverein angehören.

So wenig die Schweizer österreichisch werden wollen, weil Oesterrei ein großer Staat ist, so wenig werden diejenigen, welche noch Verkehrsfre heit genießen, dem Zollverein darum jetzt lieber als früher sich anschlie wollen, weil die Menschenzahl gewachsen ist, welche er an dem freien V kehr mit der Welt hindert.

Die freisinnigen Politiker, welche sich mit der deutschen Einheit besch tigen, erstreben dieselbe immer noch, obwohl sie schon seit 40 Jahren d Bundestag haben, der nach seinen eigenen Versicherungen das Organ d fertigen deutschen Einheit ist, wir Volkswirthe sind so frei, dem Zollver gegenüber dieselbe Sehnsicht nach einer Einheit fernerhin zu fühlen, weil w just wie die Politiker, an der bestehenden die Freiheit vermissen, und Würde, welche nicht in der Form, sondern im Principe liegt. —

Zur Zollanschlußfrage.

(Eingesandt.)

Bei der von mir früher *) versuchten Besprechung der Frage des A schlusses Bremens an den Zollverein kam ich am Ende zu dem Resulta daß jedenfalls das beiderseitige Interesse ein Verschieben der Lösung die Frage schon deshalb erheische, damit die nöthige Zeit und Gelegenheit g nommen werde, einander nach dem Vorrücken des Zollvereins an uns Grenzen näher kennen zu lernen, und dadurch mit den gegenseitigen Int essen, Wünschen und Bedürfnissen, sowie mit den Mitteln, ihnen Rechnu zu tragen, genau bekannt zu werden. Dabei konnte ich nicht unterlass gelegentlich gegen voreilige, ohne genügende Kunde zu fassende Beschlüsse z warnen, und darauf hinzuweisen, daß die Kenntniß der eigentlichen Zo gesetze beim Abschließen von Verträgen mit dem Zollvereine nicht au reiche, weil für die Ausführung besondere Regulative und Instruktion beständen oder beliebt werden könnten, wodurch die anscheinend heilsam Vertragsbestimmungen, wenn auch nicht in das gerade Gegentheil verkeh doch so gut wie beseitigt werden könnten, ahnete damals aber nicht, da diese Warnung und Besorgniß schon sobald als nur zu begründet sich e geben würden, wie es doch nach den seitdem gemachten Erfahrungeu leid der Fall gewesen ist.

Freilich haben wir „Worte den Trostes“ im Handelsblatte seitdem g lesen; unser wohlmeinender Freund hat sich indessen in seiner guten Meinu von den Fortschritten in der Erkenntniß der Bedürfnisse des Welthand leider geirrt, denn abermals haben wir erleben müssen, daß der strengen Co trole alles zum Opfer gebracht wird, daß Handel und Wandel verkomm und verkrüppeln können, um der Ueberwachung der Zolleinnahmen ihr vol Recht angedeihen zu lassen, und daß sich im Regulativ- und Instru tionswege Resultate erreichen lassen, von welchen der mit den innern Zo einrichtungen und der Macht der Regulative und Instruktionen nicht gen Vertraute keine Ahnung hat.

Die seitdem gemachten Erfahrungen berühren Bremen theils unmitte bar, theils mittelbar, und mögen hier einer kurzen Besprechung unterzog werden.

Im vorigen Jahre fanden bekanntlich in Bremen Verhandlungen zwi schen Commissarien des Zollvereins und des Bremer Senats Statt über nach dem völligen Anschlusse Hannovers und Oldenburgs an den Zollver

*) Vergl. die mit I bis VI bezeichneten Artikel in Nr. 105, 107, 110 und 113 des Handelsblattes vom October, November und December 1853 unter Titel „Zur Zollanschlußfrage.“

wa wünschenswerthen s. g. Verkehrserleichterungen und Zollcontrolen, von elchen wenigstens so viel bekannt geworden ist, daß Bremen für von der ndern Seite beanspruchte, sehr weitgehende, und mit der Bremischen Unabhängigkeit kaum vereinbarliche Concessionen seinerseits als Gegenleistung mindestens die Errichtung eines Hauptzollamtes auf dem Bremer Bahnhofe verangte. Dieses Verlangen aber erregte, als etwas ganz Exorbitantes, Unerhörtes, den größten Anstoß. Zu einer solchen enormen Concession konnte der Zollverein sich unmöglich verstehen; man verhandelte darüber hin und her, onnte sich darüber nicht einigen, und da noch einige andere Differenzpunkte em Abschlusse einer Vereinbarung entgegenstanden, ging man am Ende unerrichteter Sache auseinander.

In die Details der Verhandlungen bin ich nicht eingeweiht, allein so iel kann nach dem Verlautbarten nicht bezweifelt werden, daß, wenn dieses Hauptzollamt auch nicht der einzige Stein des Anstoßes war, es doch den Hauptdifferenzpunkt bildete, und jedenfalls vom Zollvereine die Einräumung ines solchen als eine sehr weitgehende Concession betrachtet wurde, Bremischer Seits aber man auf Bewilligung desselben bestehen zu müssen glaubte.

Als nun der 1. Januar 1854 und mit demselben die Zolleinigung heran m, konnte zwar das, in Folge eines zwischen Hannover und Bremen früher bgeschlossenen Staatsvertrages auf dem Eisenbahnhofe zu Bremen vorhanenel königliche hannoversche Abfertigungsamt nicht sofort beseitigt werden. Weil aber auf der Wiesbadener Zollconferenz der Beschluß gefaßt war,

> daß beim Verkehr auf solchen Eisenbahnen, welche am Grenzeingangsamte beginnen, die aus dem Auslande zum Grenzzollamte gelangten Waaren von dem Waarenführer vor ihrer Einladung in den Güterwagen diesem Amte nach Vorschrift der Zollordnung zu declariren seien,

und man diese Bestimmung auf Bremen anwenden zu können vermeinte, Bremen also mit Carlshafen und Lindau gleichstellte, so verfiel Bremen eben eshalb einer Belästigung, von welcher vorher kein Mensch einen Begriff ehabt haben mochte.

Die Abfertigung konnte fortan nur auf Begleitscheine erfolgen. Wenige Tage reichten hin, die totale Unausführbarkeit dieser Procedur für einen Handelsverkehr wie den unsrigen klar vor Augen zu legen. Es war zwar ine bedeutende Zahl von Zollvereinsbeamten aller Grade vorhanden, die es an Eifer nicht fehlen ließen, selbst die Nächte durcharbeiteten, sie vermochten aber die andrängenden Gütermassen nicht einmal in jener stillen Jahreszeit zu bewältigen, eben weil die bisherigen Formen den neuen Verhältnissen nicht angepaßt waren, weil man das Wagniß unternahm, die für bloße Landstädte getroffenen Anordnungen auf eine Seestadt mit einem mächtigen andhandel in Anwendung bringen zu wollen. Es handelte sich nicht um Ungewohntes und Unbequemes; nicht um den schneidenden Widerspruch eines gesetzlichen Mißtrauens zu dem in Bremen — und wahrlich zu dessen Heile — noch immer bestehenden gesetzlichen Vertrauen; nicht um die Unkunde der Angestellten, die z. B. große Baumwollen-Ballen und Tabakfässer öffnen, den Inhalt bis ins Kleinste untersuchen wollten, gar keine Idee von der Unthunlichkeit der Wiederverpackung hatten und dadurch allerdings manches heitere Lächeln auf die Gesichter der ernst und bestürzt gewordenen Kaufleute zurückriefen; auch der ungeheure Zeitverlust und die vielen Plackereien, die mit dem fraglichen Verfahren unzertrennlich sind, traten in den Hintergrund. Denn — ein gänzlicher Stillstand des Handels war die Folge jener Verkennung der Umstände. Die Behörde mußte öffentlich officiell bekannt machen, daß während mehrerer Tage keine Waaren zur Beförderung auf der Eisenbahn angenommen werden könnten, und erst dieses Ergebniß, dessen Fortdauer nicht etwa nur Bremen hart betroffen, die Eisenbahn empfindlich benachtheiligt, viele wichtige Interessen der angränzenden Länder, zumal Hannovers, verletzt hätte, sondern gar bald von dem gesammten Inlande gefühlt sein würde, veranlaßte einige modificirende Maßnahmen. Um die commerciellen Bedürfnisse mit den Verhältnissen der Eisenbahn- und Zollverwaltung möglichst in Einklang zu bringen, wurde von Bremen ein besonderer Beamter als Mittelsperson aufgestellt und endlich nach langem Warten erfolgte die Erlaubniß, bis auf Weiteres auch auf Ladungsverzeichnisse resp. Ansagezettel abzufertigen, also in dieser Hinsicht den frühern Zustand wieder herzustellen. Der Zustand ist seitdem erst einiger Maßen leidlich geworden. Ueber Verzögerungen im Fortschaffen der Güter (mehrere aus dem Oberlande gemachte Bestellungen sind lediglich aus diesem Grunde widerrufen) über den nutzlosen Aufenthalt der expedirenden Handlungsgehülfen, über Weitläuftigkeiten ohne Ende in dem Geschäftsgange rc. hört man zwar täglich bittere Klagen, trotzdem daß die Willfährigkeit der Beamten anerkannt wird; aber wie sollte man wohl in solchen Beziehungen ein eingehendes Verständniß des allseitigen Vortheils von Staaten erwarten dürfen, deren betreffende gemeinsame Anordnungen den Formalismus nicht als Mittel, sondern als Zweck zu verfolgen scheinen? Hier noch einige Beweise für diese Ansicht.

Bremerhaven gewährt bekanntlich den großen Vorzug, daß von dort Schiffe zu jeder Jahreszeit nach See gelangen, die Erzeugnisse deutscher Industrie also ohne Unterbrechung versandt werden können. Wenn die Weser des Eises wegen nicht mehr passirbar ist, muß der Transport nach jenem Hafen per Axe erfolgen, was auch, ungeachtet der Mehrkosten namentlich bei werthvollen Waaren häufig erfolgt. Was geschah nun seit wir vom 1. Januar d. J. an das Glück hatten, mit dem Zollvereine in nächste Berührung zu kommen? Das Nebenzollamt I zu Burgdamm verlangte Abladung, um jedes Kollo plombiren, das Nebenzollamt I zu Lehe Abladung, um jede Plombe genau nachsehen zu können, an beiden Stätten fehlte es an einem größeren Personale, die Procedur dauerte also lange, an keiner dieser Zollstätten befanden sich ausreichende schützende Lokale, die Waaren, vielleicht kostbare Seidenzeuge, Spitzen rc., mußten mithin unter Gottes freiem Himmel, im Schmutze, bei Regen und Schnee, trotz Wind und Sturm abwarten, bis sie die Reihe treffe, dem Absender und dem Fuhrmann aber blieb das Bewußtsein, daß Niemand die Bereicherung um eine Erfahrung mehr ihm absprecheu werde.

Der für das laufende Jahr noch geltende Staatsvertrag vom 11. Januar 1837 zwischen Hannover und Bremen bestimmt im Artikel 11, daß

> bei dem Ein- und Ausgange der manifestirten Gütertransporte nur eine allgemeine Vergleichung der Ladung mit dem Inhalte des Manifestes vorzunehmen und nur in dringenden, auf Erfordern demnächst zu justificirenden Verdachtsfällen der Steuer- und Zollofficianten die Befugniß einer speciellen Revision der Ladung und der Plombirung vorbehalten bleibe,

und auf Grund dieser Vorschrift konnten also, alsbald freundschaftlichst berücksichtigte, Reclamationen erhoben und die Sorgen der beunruhigten Fabrikanten und Kaufleute bis zum nächsten Jahre verschoben werden. Was wir dann aber zu erwarten haben, können wir aus vorstehendem Beispiele abnehmen.

In öffentlichen Blättern las ich jüngst — ich kann die Nachricht nicht verbürgen, aber möglich ist die Thatsache und wahrscheinlich auch —, daß zwei Herren, die mit dem Nachmittags-Eisenbahnzuge in Bremen angekommen waren, dort sofort Billets für das am folgenden Morgen früh von Bremerhaven nach Newyork abgehende Dampfschiff gelöst und sich ohne Verzug auf den Weg nach Bremerhaven begeben hatten, aber in Burgdamm umzukehren gezwungen wurden, weil die Abendglocke bereits sechs geschlagen. Nach dieser Stunde ist nämlich das Nachsehen der Reise-Effecten nicht mehr möglich, jene Herren mußten das wissen, jedenfalls zur Strafe für ihr kühnes Beginnen schleunigst die Eisenbahn wieder erstreben, durch einen guten Theil Deutschlands und Belgiens nach England gehen, um den sonst unerreichbaren, jedoch (vielleicht in Voraussicht solcher Fälle?) in Southampton anlaufenden Steamer benutzen zu können.

Derartige Vorkommnisse, die keineswegs vereinzelt dastehen, sind zwar für den Handel von untergeordneter Bedeutung, aber sie charakterisiren den Geist, in welchem die Gesetze gehandhabt werden, sie erbittern und vermehren die Abneigung, Glied jenes Vereines zu werden, so lange derselbe die naturgemäße gesunde Entwickelung unseres organischen Lebens nicht zu verstehen und daher auch nicht zu erhalten vermag.

Das wäre ein Stück aus der Geschichte des ersehnten Hauptzollamts auf dem Bahnhofe zu Bremen, und noch Einiges mehr; nun mag noch ein Beispiel von der, der Regulirungs- und Instruirungsgewalt innewohnenden Macht folgen, ein Beispiel, daß, wenn dessen thatsächliche Voraussetzungen demnächst auch nicht eintreten sollten, doch schon deshalb von bezeichnender Bedeutung ist, weil es genügt, daß man allgemein dergleichen auch nur für möglich hält.

Allgemein wurde der Artikel 9 des September-Vertrages mit Freuden begrüßt, und auch ich gehörte zu denen, welche in den Bestimmungen über freie Niederlagen an den wichtigeren Seeplätzen den Anfang des Durchbruchs eines rationellen Systems erblickten, und sprach darüber in Nr. 113 meine Freude aus, obgleich ich meine Besorgniß vor einer Verstümmlung im Regulativwege nicht ganz unterdrücken konnte. Und leider war diese Besorgniß nur zu begründet, wenn man dem, was öffentliche Blätter, ohne auf Widerspruch zu stoßen, über das Resultat der Verhandlungen der Zollconferenz in Betreff des vorbehaltenen Regulativs für diese freien Niederlagen verkünden, trauen darf. Denn schon die einzige Bestimmung, daß diese Anstalten nicht blos örtlich mit dem Hafen in Verbindung stehen, sondern auch

> mit einem Wassergraben versehen sein sollen,

welche von der Zollconferenz beschlossen sein soll, würde den Art. 9 für den ganzen Weserstrom beseitigen, und das Nämliche von allen Plätzen an der Elbe und Ems, mit Ausnahme etwa von Hamburg, gelten, wie wenigstens allgəmein angenommen wird, weil dadurch nicht blos die Kosten der Anlagen zu einer enormen Höhe anwachsen, sondern nun auch die faktische Unmöglichkeit ihrer Errichtung unbedingt entgegentritt; im Regulativwege hat man also den fatalen Art. 9 des Semptember-Vertrages glücklich so gut wie beseitigt!

Was insbesondere Bremerhaven anlangt, so liegt die völlige Unmöglichkeit, eine Isolirung einer freien Niederlage durch einen Wassergraben zu bewirken, schon der beschränkten Localität wegen ganz entschieden vor, nicht zu gedenken der durch einen solchen Graben gleichfalls erfolgenden Isolirung des Forts Wilhelm. Wollte und könnte man aber auch das Wagstück unternehmen; auf der einen Seite würden die Fluthen der Weser bald den durch einen solchen Graben geschwächten Weserdeich überwinden, und mit zerstörender Gewalt über Graben, Niederlage, Hafen und Hafenort hereinbrechen, und auf der andern Seite der Graben alsbald durch die Ruinen der hineingestürzten Gebäude verschüttet sein: kurz Niemand kann auch

nur entfernt an die Ausführbarkeit der beschlossenen Sicherheitsmaßregeln für Bremerhaven glauben, der mit den Localitäten einiger Maßen bekannt ist, und damit wäre dann wieder die Möglichkeit eines Beitritts Bremens zum Zollvereine beseitigt, weil selbst die enragirtesten Anschlußfreunde davon absehen werden, so lange nicht durch freie Niederlagen im Sinne des Art. 9 dem Handel einigermaßen freie Beweglichkeit gesichert ist. Es würde mich freilich nicht wundern, auch hier wieder die beliebte Phrase zu hören, „das werde Alles anders werden, wenn Bremen nur erst beitrete“; allein auf dergleichen Redensarten giebt kein Verständiger Etwas, und am wenigsten Angesichts der Thatsache, daß Hannover selbst hat Hand anlegen müssen, sein eigenes, mühsam errungenes und mit Freude begrüßtes Werk zu zerstören. Das kleine Bremen wird nicht so vermessen sein, sich einzubilden, Etwas erlangen und conserviren zu können, was Hannover und Oldenburg nicht haben erhalten können. Bremen wird der force des choses noch eher weichen müssen, wie Jene sich dazu zu bequemen genöthigt gewesen sind. Für Bremen giebt es keine Garantie für die Berücksichtigung und Sicherstellung seiner Interessen, so lange nicht durch eine genauere Kenntniß des Seehandels und der Bedürfnisse eines Seeplatzes eine aufgeklärtere Handelspolitik im Innern Deutschlands sich Bahn gebrochen hat und allgemein zur Geltung gekommen ist. Daß aber dieser Zeitpunkt uns leider noch sehr fern liege, ergeben die hier beregten neuesten Vorgänge nur zu klar und unzweideutig: wenige Monate haben hingereicht, Viele, die sich früher für den Anschluß Bremens lebhaft interessirten, gänzlich zu bekehren.

Zollvereins-Einnahmen.

Nach den provisorischen Abrechnungen betrugen die Zollvereins-Einnahmen:

	1852	1852 Thlr.	1853	1853 Thlr.
die Eingangsabgaben		24,321,157		22,044,544
andere Einnahmen		1,990		1,633
eingezogene Register-Defecte		4,783		3,867
zusammen		24,327,930		22,050,044
Davon gehen ab:				
Vergütung auf Veranlassung der Register-Revision	1,787		2,037	
irrthümlich erhoben	30,378		16,400	
Vergütung für exportirte Gegenstände	693,301		954,225	
zusammen		725,466		972,662
bleiben		23,602,464		21,077,382
Es treten hinzu:				
auf Freistädte freigeschriebene Gefälle		79,536		72,930
Frankfurter Meß-Rabatt		9,682		7,561
Rabatt auf Gegenstände übersundischen Ursprungs		80,954		63,561
Gesammtbetrag der gemeinschaftlichen Brutto-Einnahme		23,772,636		21,221,434
ab Grenz-Bewachung und sonstige Auslagen		2,520,977		2,475,453
bleiben zur gemeinschaftlichen Theilung		21,251,658		18,745,981
Hierzu Ein- und Durchgangs-Abgaben nach Abzug des Präcipuums für Preußen		379,084		494,720
		21,648,742		19,240,701
wozu die unter den Auslagen inbegriffene Vergütungen an Frankfurt a/M.		195,315		172,406
Reinertrag:		21,844,057		19,413,107

Es liegen die Listen noch nicht vor, aus welchen zu ersehen wäre, auf welche Gegenstände der Ausfall trifft.

Der Ertrag ist der geringste, welcher seit 1847 sich ergeben hat, und die „Preußische Correspondenz“ ist im Irrthum, wenn sie das Jahr 1848 als das des niedrigsten Ertrages bezeichnet. Der Gesammtbetrag der gemeinschaftlichen Brutto-Einnahme war 1848: 22,013,013 Thlr., 1853: 21,221,434 Thlr., der Ein- und Ausgangszölle, welche zur Theilung gelangen 1848: 379,710 Thlr., 1853: 494,720 Thlr., die Ersteren zeigen daher 1853 auch gegen 1848 einen Ausfall, nämlich 791,579 Thlr., während der Mehrbetrag der Letzteren 1853 nur 115,010 Thlr. ist.

Richtig ist jedoch die Bemerkung der Preuß. Corresp., daß insoferne der Ausfall des Jahres 1853 von Zollermäßigungen herrührt, nachfolgende Jahre den Verlust reichlich ausgleichen werden. Es wird dies namentlich dann der Fall sein, wenn die gegenwärtigen Prohibitivzölle auf Gewebe, Rohzucker und Eisen eine Herabsetzung erfahren.

Die Gesammt-Rein-Einnahmen des Zollvereins und der verschiedenen dazu gehörigen Staaten seit Bestehen des Zollvereins ergiebt sich aus nachfolgender Tafel, bei welcher jedoch die 300,000 Thlr. Präcipuum, welche Preußen von dem Ertrag des östlichen Vereines der Durchfuhrzölle alljährlich erhält, nicht inbegriffen sind.

Jahr	Preußen Thlr.	Baiern Thlr.	Sachsen Thlr.	Würtemberg Thlr.	Baden Thlr.	K. Hessen Thlr.
1834	7101727	2205174	827718	846969	—	332336
1835	8297361	2576434	967071	989564	—	388287
1836	8668419	2691396	1010223	1030136	779927	405613
1837	8436954	2619351	983180	1002561	758893	394755
1838	9837080	2967593	1134937	1145783	868740	448421
1839	10086665	3042886	1163733	1174853	890782	459799
1840	10478339	3161044	1208922	1220474	924663	477653
1841	10997569	3174399	1237868	1235679	938866	483373
1842	11679354	3294831	1312324	1282559	974485	529058
1843	12765542	3598027	1434724	1400582	1064159	577744
1844	13403526	3687409	1505041	1443222	1105262	596733
1845	13865974	3872223	1549239	1515557	1160658	626641
1846	13173161	3725115	1466870	1457698	1116348	602718
1847	13746283	3858243	1531126	1518405	1167587	621742
1848	11142760	3062194	1242575	1213059	926685	493461
1849	11715313	3181386	1312435	1260276	962755	512669
1850	11338632	3046298	1293682	1215085	915641	490333
1851	11455586	3098009	1303897	1235712	931185	502692
1852	12123321	3304167	1375952	1317943	993193	534009
1853	10909093	2878585	1260947	1131226	857295	458531
Total	21222659	63044764	25122464	24637343	17337126	9936568

Jahr	Großh. Hessen Thlr.	Thüringen Thlr.	Braunschweig Thlr.	Nassau Thlr.	Frankfurt a. M. Thlr.	Luxemburg Thlr.	Summe Thlr.
1834	393584	471253	—	—	—	—	12178761
1835	459847	550592	—	—	—	—	14229156
1836	487294	575160	—	236528	125048	—	16009744
1837	474250	559764	—	230197	132450	—	15592355
1838	544578	639959	—	263607	163715	—	18014413
1839	558396	656196	—	270296	164225	—	18467831
1840	580078	681677	—	280791	173043	—	19186684
1841	595551	690812	—	288810	178498	—	19821425
1842	618146	732363	119680	299767	184851	107785	21135203
1843	677028	800670	130842	327351	202567	144085	23121324
1844	700708	834104	202927	342011	202312	149245	24172500
1845	735827	858207	210341	359153	212567	156725	25123112
1846	707736	810747	206423	345441	204522	150742	23967521
1847	738301	825913	208290	358074	205082	159216	24938262
1848	585971	674759	167939	284195	172133	126366	20092097
1849	608779	712508	175857	295257	178974	131284	21077493
1850	580717	693099	167844	286474	184904	127718	20342427
1851	590575	698571	169709	291337	186888	129886	20592046
1852	633872	737177	179806	310767	195315	138555	21844057
1853	545722	650218	157082	270540	172406	121462	19413107
Total	11814960	13753749	2096740	5340596	3263503	1646515	399316981

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß der Zollverein in den 20 Jahren seiner Existenz ca. 400 Mill. Thaler Rein-Ertrag gegeben hat.

Wenn eine gemeinsame Politik in der gegenwärtigen Krise von den Zollvereinsstaaten verfolgt würde, so wäre es bei dem Umstande, daß sie sämmtlich an Geldmangel leiden, naheliegend, daß der Zollverein als solcher ein Anleihen abschlösse, was nicht allein in politischer Beziehung, sondern auch in finanzieller, namentlich für die kleineren Staaten den Einzelanleihen vorzuziehen wäre, theils weil hierdurch dem Anleihen eine Sicherheit gegeben wäre, welche bei den Anleihen der einzelnen Staaten fehlt, theils weil das dafür auszugebende Papier an allen deutschen Börsen Cours finden und endlich weil nur eine Verwaltung dieses Anleihens nöthig sein würde.

Nieder-Oesterreichische Eskompte-Gesellschaft.

In der am 28. März stattgehabten ersten ordentlichen Generalversammlung der stimmfähigen Actionaire der nied. österr. Eskompte-Gesellschaft wurde denselben über die bisherige Geschäftsperiode berichtet, daß mit 15. März l. J. 654 Creditinhaber einen Gesammtcredit von 10,774,900 fl. genießen und sich die mittlerweile eingelangten Beitrittsgesuche bereits auf die Zahl von 1000 Anmeldungen, im angesprochenen Kreditbetrage von 17½ Mill. Gulden gesteigert haben.

Durch Eskomptirung von 12,333 Stück Wechseln im Betrage von .... 11,649,777 fl. 21 kr.
und das Erträgniß zinstragender Fonds wurde eine Bruttoeinnahme von .... 170,943 „ 28 „
erzielt, welche nach Abzug der noch vor Eröffnung der gesellschaftlichen Geschäfte auf die Einzahlungen des Actiencapitals hinausbezahlten 4 pCt. Interessen mit .... 58,968 fl. 5 kr.
zuzüglich der gesammten Vorauslagen, der Einrichtung und Adaptirung, der Bureaulokalitäten und sämmtlicher Regieauslagen mit ...... 28,245 „ 17 „ ...... 87,213 „ 22 „
eine Brutto-Mehreinnahme von .... 83,730 „ 6 „
für die dermalige kurze Geschäftsperiode ergiebt, welches Resultat sich um so mehr als ein sehr befriedigendes darstellt, da das Institut, dessen Eröffnung in höchst schwierige Zeitverhältnisse fiel, bisher noch von keinem Verluste betroffen wurde und somit das neue Princip des Credits, welches

die Basis dieser Anstalt bildet, sich in eben so zweckentsprechender als unbedenklicher Weise bewährt hat.

Von den statutenmäßigen Geschäften wurden sämmtliche mit Ausnahme einiger minder wesentlichen und untergeordneten Branchen, welche noch zu aktiviren kommen, in Angriff genommen und wird insbesondere des Geschäftes der Uebernahme von Geldern in laufender Rechnung mit dem Bemerken erwähnt, daß die wesentlichen Vortheile, welche dieser Zweig der gesellschaftlichen Thätigkeit dem Publikum gewährt, selbst in der kurzen Zeit des Bestandes schon vielseitige Anerkennung gefunden und dieselben in immer größerem Umfange und in weitern Kreisen gewürdigt werden dürften, wenn sich die Geschäftswelt auch mit dieser noch neuen Einrichtung genauer befreundet haben und durch eigene Erfahrung zu der Erkenntniß gelangt sein wird, daß die Anstalt durch die Facilitäten, die sie Jedermann in der fruchtbringenden Anlage zeitweilig unverwendeter Gelder gewährt, einem längst gefühlten Bedürfnisse entgegen kömmt.

Bezüglich der statutenmäßigen Crediterweiterung hat sich die Generalversammlung für einen 5 pCt. Beitrag in den Sicherstellungsfond der Theilnehmer ausgesprochen und wurde die Frage in Betreff der Bezüge der Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Comites der Theilnehmer für ihre, nach §. 31 der Allerhöchst genehmigten Statuten entgeltlich zu versehenden Funktionen dahin erledigt, daß die für die Revision der Rechnungen des Jahres 1854 ernannte, aus den Herren: S. Auspitz, August Pallehner, Eduard von Plank, Joseph Zeisel und Alexander Zinner gebildete Kommission bei Vorlage der geprüften Jahres-Bilanz der nächsten ordentlichen Generalversammlung im Jahre 1855 mit Rücksicht auf den Umfang und die Rentabilität der Geschäfte, diesfalls einen Antrag einzubringen haben wird.

Endlich wurden nebst den neun Mitgliedern, welche den bisherigen provisorischen Verwaltungsrath bildeten, die Herren:

Wilhelm Boschan, Heinrich Grob und Peter Murmann

mit absoluter Stimmenmehrheit zu Verwaltungsräthen erwählt.

Das Protocoll über die heutigen Verhandlungen wird sofort in Druck gelegt und der Oeffentlichkeit übergeben werden.

Wien am 29. März 1854.

Der Verwaltungsrath.

Die Baumwollenproduktion der Vereinigten Staaten.

(Newyorker Correspondenz.)

Unter den jüngst vom Congresse der Ver. Staaten veröffentlichten Documenten verdient der Bericht des Schatzsecretärs besondere Erwähnung, den er durch Israel D. Andrews, Ver. Staaten Consul für Canada und Neu-Braunschweig hat anfertigen und beiden Häusern vorlegen lassen. Dieser interessante Bericht bespricht ganz ausführlich den Handel und Verkehr der Brittischen Colonien in Nordamerika sowohl als der großen Seen und Flüsse, giebt dann eine Uebersicht der inneren Verbesserungen jedes Staates und schließt mit einer Aufzählung und statistischen Charakterisirung der verschiedenen Import- und Export-Artikel und der Hauptprodukte der Vereinigten Staaten.

Ich glaube ganz im Interesse Ihres Blattes und dessen Leser zu handeln, wenn ich einzelne besonders wichtige Punkte aus dem inhaltvollen Werke herausgreife, und stelle Ihnen daher heute die Notizen über die Baumwollen-Cultur in den Vereinigten Staaten zusammen.

In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts verbrauchte England jährlich nur 40,000 Ballen, welche aus Westindien und der Levante bezogen wurden. Im Süden der Ver. Staaten kannte man damals die Baumwolle nur als Zierpflanze und die wenigen Manufakturen des Nordens ließen sich ihren Bedarf aus England kommen. 1792 warf man in diesem Lande die Frage auf: „Ob wohl Nordamerika im Stande sei, jährlich 100 Ballen zu liefern?" und einer der Väter der Republik, der geistvolle Jay, ahnte die künftige Wichtigkeit der Baumwolle für die Union so wenig, daß er in dem 1794 mit England abgeschlossenen Vertrage dem Verlangen der Engländer, daß nie aus der Union Baumwolle dahin verschifft werden sollte, willfahrte. In den Jahren 1791, 92 und 93 genügte die im Süden erzeugte Baumwolle noch nicht zur Deckung des inneren Bedarfes. Man exportirte nämlich 733,000 Pfd. und importirte dagegen 889,111 Pfd. Und jetzt nach kaum 60 Jahren producirt der Süden 7/10 aller auf der Erde gewonnenen Baumwolle und exportirt 8/10 des Gesammtexportes aller Baumwolle erzeugenden Länder. Nach einer auf die besten Autoritäten gestützten Schätzung betrug die Baumwollen-Ernte der Erde im Jahre 1851: 1,899,800,000 Pfd. wovon im Süden 1,350,000,000 Pfd. gewonnen wurden. Der Gesammt-Export betrug im Jahre 1852: 1,366,730,639 Pfd., wovon auf den Süden 1,093,230,639 Pfd. kamen.

Ueber das allmählige Steigen der Gesammtproduktion liefert die Statistik keine genauen Angaben. Zuverlässig sind nur die des Exportes, da von dem inländischen Verbrauch in früheren Zeiten keine offizielle Notiz genommen wurde. Nachdem Berichte des Schatzsecretärs exportirten die Vereinigten Staaten in den Jahren:

Jahre	Pfund	Werth
1805, 6 und 7	137,992,011 Pfd.	im Werthe von ca. 33 Mill. Doll.
1809, 10 „ 11	206,309,953 „	„ „ „ „ 33 „ „
1812, 13 „ 14 (zur Zeit des Krieges mit England.)	65,726,400 „	„ „ „ „ 8 „ „
1821, 22 „ 23	443,291,770 „	„ „ „ „ 64 „ „
1849, 50 „ 51	2,589,220,962 „	„ „ „ „ 250 „ „
1852	1,093,230,639 „	„ „ „ „ 87 „ „

Der bedeutende inländische Verbrauch der Baumwolle wird theils aus den unoffiziellen Angaben der Manufakturisten und Agenten, theils aus dem letzten Census und sonstigen privaten Berichten berechnet. Nach einem solchen Status stellt sich derselbe auf 357,930,000 Pfd. im Werthe von mehr als 40 Mill. Doll. Die letzte Ernte veranschlagt man auf 2¾ bis 3 Mill. Ballen à 450 Pfd., von denen 2⅓ Millionen exportirt und ⅔ Millionen, also 750,000 Ballen = ca. 300 Mill. Pfd. im Lande verbraucht worden. Letztere Angabe scheint mir nicht richtig, denn sonst müßte sich der Inland-Consum in den letzten 4 Jahren verringert haben, was aus verschiedenen auf der Hand liegenden Gründen nicht anzunehmen ist.

Obwohl in fast allen Sklavenstaaten außer Missouri, Maryland und Delaware, sowie in zwei freien, Indiana und Illinois, Baumwolle gebaut wird, so ist doch die nördlich vom 35° gewonnene Quantität kaum der Rede werth. Die eigentliche Baumwollenzone umfaßt das südlich von jenem Grade bis zum Golfe und vom Atlantischen Ocean bis zum Rio grande sich erstreckende Gebiet, eine Fläche von 450,000 Engl. □-Meilen, von der aber mehr als ⅔ nicht zur Cultur der Baumwolle geeignet ist.

Von ihren beiden Arten liefert die Sea Island eine nur geringe Quantität, da sie nur auf den längst der Küste von Süd Carolina und Georgia sich hinziehenden Inseln fortkommt. Sie steht im Verhältniß zur Upland wie 1 : 90. Doch weil sie gewöhnlich den vier- bisweilen sogar den zwölf- bis sechzehnfachen Preis der Upland bringt und, von den Amerikanischen Fabrikanten wegen ihres hohen Preises verschmäht, ganz ausgeführt wird, so bildet sie trotzdem einen bedeutenden Posten im Exportconto. Die Sea Island wird ihrer Feinheit wegen zu seidenartigen Stoffen, Mousselins ꝛc. in Frankreich und England verarbeitet.

Unter den Baumwolle erzeugenden Staaten stehen Alabama, Georgia, Mississippi und Süd Carolina oben an, indem sie ¾ der Gesammtproduktion liefern. Doch läßt sich bei der mit Riesenschritten zunehmenden Erschöpfung des Bodens jener alten Staaten annehmen, daß ihnen die jüngern Nachbarn Florida, Arkansas und Texas den Rang bald streitig machen werden. Man schätzt die Zahl der im Jahre 1852 mit Baumwolle bestandenen Aecker auf 6,300,000; die der Arbeiter auf 787,000, von denen 85 pCt. Sklaven und der Rest (120,000) freie Weiße. (Nach dem Schatzsecretair eine praktische Wiederlegung der Verläumdung, „daß die Arbeit im Süden verachtet sei.") Geeignet für den Baumwollenbau sollen aber ca. 40 Millionen Aecker sein, welche an 5 Millionen Arbeiter in Anspruch nehmen und einen jährlichen Ertrag von 20 Millionen Ballen à 400 Pfd. zu liefern versprechen. Von dieser Ackerzahl kommen auf Florida, Texas und Arkansas 20,000,000 mit einem muthmaßlichen Ertrage von 10 Mill. Ballen.

Wie hoch das Capital ist, welches jetzt im Baumwollenbau steckt, habe ich nicht im Berichte gefunden; aber schon 1848 schlug man es auf 600 Millionen an. Die 787,000 Arbeiter nebst ihren Familien und Eigenthümern verbrauchen jährlich an Nahrungs- und Kleidungsstoffen, Werkzeugen ꝛc. ca. 25 Millionen Doll.

Die Verschiffung nach den Häfen nimmt eine Dampfflotille von 120,000 Tonnen mit wenigstens 7000 Menschen in Anspruch. Außerdem werden bedeutende Quantitäten per Eisenbahn transportirt, vornehmlich in Georgia und Süd-Carolina; der Küstentransport erfordert 1,100,000 Ton. mit 55,000 Seeleuten. Die per Pfd. auf ⅝ C. angeschlagene Fracht giebt eine Summe von 12 Millionen, die ausschließlich den Vereinigten Staaten zu Gute kommen, da bekanntlich keine fremden Fahrzeuge an dem amerikanischen Küstenhandel Theil nehmen.

Die inländischen Baumwollen-Manufacturen erheischen ein jährliches Capital von 80 Mill. Doll. und 100,000 Arbeiter, deren Lohn sich auf 17 Mill. stellt. Rechnet man den Werth der von ihnen verarbeiteten rohen Baumwolle auf 35 Mill. und die Zinsen des Capitals nebst allen anderen Auslagen auf 27 Mill., also zusammen auf 62 Mill. Doll. so stellt sich der Werth der von ihnen erzeugten Waaren auf 70 Millionen Dollars per Jahr.

Der Export der amerikanischen Baumwolle nach Europa nimmt 800,000 Tonnen amerikanischer Fahrzeuge mit 40,000 Matrosen und außerdem ca. 140,000 Tonnen fremder Fahrzeuge in Anspruch. Und das von hier aus gelieferte Rohmaterial beschäftigt ein Capital von 300 Mill. Doll. und mehr als 3 Mill. Arbeiter in Europa.

Ueber die Summen, welche jährlich für das Pressen, Ein- und Ausladen, für Versicherung, Commission und Spedition gezahlt werden, schweigt der vorliegende Bericht.

Was schließlich die Frage betrifft, ob die Baumwolle des Südens in dem bisherigen Verhältniß wachsen werde? so kann man über ihre Beantwortung nicht im Zweifel sein, wenn man erwägt, daß alle seit Jahrzehnten

mit so großem Aufwand an Kraft und Geld gemachten Anstrengungen Englands und Frankreichs, in anderen dem hiesigen Breitengrade entsprechenden Ländern die Baumwollencultur einführen zu wollen, sämmtlich fehlgeschlagen sind. In Westindien, Mexico und Brasilien, in der Türkei wie in Afrika wurden Versuche gemacht — doch alle ohne den gehofften Erfolg. Ebensowenig ist eine indische oder chinesische Concurrenz zu fürchten und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Fracht die Preise stets höher stellen wird, als die der hiesigen, mag auch die Arbeit in jenen Ländern billiger sein als in den Vereinigten Staaten. Aber gesetzt auch, jene Concurrenz wäre wirklich von Belang, so könnten die üblen Folgen doch nur wenige Jahre für die Vereinigten Staaten dauern. Denn nach kurzer Frist dürfte der Begehr der inländischen Manufacturen mehr als jener Ausfall betragen. Oder bezweifeln Sie, daß die hiesige Industrie, welche trotz der ungünstigen Verhältnisse mit der Entwicklung der übrigen materiellen Organe jetzt schon gleichen Schritt gehalten hat, nicht in nächster Zeit doppelt große Schritte machen werde, nachdem sich neue Absatzwege in Süd-Amerika, Australien und Asien für sie eröffnet haben?

Die Little-Miami-Bahn.

Die Eisenbahn von Cleveland nach Cincinnati besteht aus drei selbstständigen Unternehmungen, der Cleveland-Columbus-Cincinnati-Bahn, von Cleveland nach Columbus führend, der Columbus-Xenia-Bahn, deren Endpunkte ihr Namen bezeichnet, und der Little-Miami-Bahn, von Xenia nach Cincinnati sich erstreckend.

Die letztgenannte Bahn, deren finanziellen Verhältnisse wir hier etwas näher ins Auge fassen wollen, geht also von Cincinnati (zur Zeit die größte Binnenstadt der Union) aus, folgt dem Thale des Little-Miami, in welchem sich bei Lovelands die Hillsboro-Cincinnati- und die Marietta-Cincinnati-Bahn, und bei Morrow die Cincinnati-Wilmington-Zonesville-Bahn abzweigen, und erreicht mit 83½ Meilen (engl.) ihren Endpunkt Xenia, wo sich nicht allein die oben bezeichneten Bahnen nach Columbus und Cleveland, sondern auch die über Bellefontaine nach Sandusky am Eriesee führende Mad-River-Lake-Erie-Bahn anschließen. Sie vereinigt und beherrscht solchergestalt, theils auf ihre ganze, theils auf kürzere Erstreckung, fast den gesammten Verkehr zwischen Cincinnati und dem Eriesee, sowie dem westlichen Theile von Ohio, folgeweise auch den größeren atlantischen Handelsplätzen. Die Lage der Bahn ist demnach eine sehr günstige, und zwar um so mehr, als die Beschaffenheit des Terrains sie vor Concurrenzbahnen sichert.

Hieraus erklärt es sich, daß diese Eisenbahnunternehmung eine der zuerst in Angriff genommenen im Staate Ohio ist. Schon seit 10 Jahren wird dieselbe betrieben. Vom December 1847 an erhalten die Actionaire regelmäßige Dividenden von 10 pCt., wozu in 1852 noch eine Extradividende von 5 pCt. kam. Sie steht gegenwärtig in Betriebsgemeinschaft mit der Columbus-Xenia-Bahn, wodurch der Betrieb erleichtert und die Kosten desselben vermindert werden.

Ueber den stets fortschreitenden Zuwachs der Einnahmen der Bahn geben wir die nachstehende Uebersicht:

		Doll.	C.
Für das Betriebsjahr bis zum	1 Dec. 1844	18,623	36
"	1845	46,327	58
"	1846	116,052	2
"	1847	221,139	52
"	1848	280,085	78
"	1849	321,398	82
"	1850	405,597	24
"	1851	487,845	89
"	1852	526,746	35
Für den Zeitraum vom 1. Decbr. 1852 bis 1. Septbr. 1853 (10 Monate)		544,625	59
Gegen denselben Zeitraum im vorhergehenden Jahre		411,797	6

Die Betriebskosten für das Betriebsjahr bis zum 1. Decbr. 1852 betrugen 212,746 Doll. oder 40.2 pCt.

Das Aktiencapital, durch Charter auf 3,000,000 Doll. festgesetzt, ist bis auf ungefähr 150,000 Doll. eingezahlt. Die Passiva der Bahn sind folgende:

	Doll.
1. an nicht hypothecirten Convertibel-Bonds, à 7% dermalen noch	53,000
2. ein Anlehn der Stadt Cincinnati, à 6% 1. Hypothek	100,000
3. andere Anlehn, à 6%	96,000
4. schwebende Schuld	400,000
Summa	649,000

wogegen dieselbe, außer dem Werthe der Bahngebäude, Grundstücke ꝛc., nachstehende beträchtliche und rentable Activa besitzt:

	Doll.
a) Actien der Springfield-Mount-Vernon-Pittsburg-Bahn	219,000
b) " " Columbus-Xenia-Bahn	386,000
c) " " Cincinnati-Hillsboro-Bahn	11,716
Summa	616,716

Nach Abzug dieser Activa von den Schulden ist das Anlage-Capital der Bahn zu ca. 2,900,000 Doll., oder ca. 34,000 Doll. pro Meile anzunehmen. Zur Bewältigung des steigenden Verkehrs der Bahn ist indessen die Herstellung eines vollständigen zweiten Geleises erforderlich, wodurch eine Vermehrung des Anlegecapitals nothwendig wird. Neun Meilen Doppelgeleis sind zwar bereits ausgeführt, indem man zur Beschaffung der hierzu nöthigen Geldmittel den Weg einschlug die Dividende, nach Belieben der Actionaire, in Actien, statt baar, auszuzahlen, was bei dem Stande der Actien über pari natürlich gern angenommen wurde. Dieser Weg kann indessen um deswillen nicht weiter verfolgt werden, weil das Actiencapital das durch Charter festgesetzte Maximum nahezu erreicht hat. Die Eisenbahngesellschaft hat deshalb die Autorisation des gesetzgebenden Körpers des Staates Ohio zur Aufnahme eines durch Hypothek zu sichernden Anlehns von 1,500,000 Doll., zu 6 pCt. verzinslich, erwirkt. Von diesem Anlehen hat dieselbe vorerst nur 1 Mill. Doll. zu emittiren beschlossen, wovon ca. 300,000 Doll. bereits begeben sind, und dermalen 200,000 Doll., rückzahlbar 1853, verzinslich in Bremen, nach dem fixen Satze von 30 Doll. Zinsen = 36½ Thlr. Ld'or., unter günstigen Bedingungen am Markt gebracht werden.

Das Anlehn von 1,000,000 Doll. steht nur dem Anlehn der Stadt Cincinnati von 100,000 Doll., welches aber durch die Activa der Gesellschaft schon mehrfach gedeckt erscheint, nach, und ist sonach als erste Hypothek auf eine der solidesten und rentabelsten Eisenbahnunternehmungen Amerikas anzusehen, deren Actiencapital die Größe des Anlehns dreifach erreicht.

In dem Auffatz über die Newyork-Erie-Bahn in Nr. 129 finden sich folgende Druckfehler: S. 204. I. i. „Owego“ statt „Oswego“, ebendas. 3. „östlichen“ statt „westlichen“, und S. 205 letzter Satz: „34,000,000“ statt „24,000,000“.

Handelsbericht.

Bremen, 12. April. In den letzten 8 Tagen umfaßte der Seeschifffahrtsverkehr 43 angekommene und 39 abgegangene Schiffe. Von der oldenburgischen Küste kamen 3, Ostfriesland 2, der Oste 2, Hamburg 3, engl. Häfen (Grangemouth, Hull, Liverpool, London, Newcastle, Sunderland) 7, Rotterdam 1, Delfzyl 1, Antwerpen 2, Norwegen 2, Bordeaux 1, Odessa 1, Newyork 4, Charleston 1, Neworleans 2, Cuba 1, Hayti 1, St. Martin 1, Rio de Janeiro 1, Bahia 3, Ciudad Bolivar 1, Buenos Ayres 1, Peru 1, der Südsee 1 Schiff. Nach der oldenb. Küste segelten 4, Ostfriesland 3, Hamburg 2, ostseeischen Häfen 4, Amsterdam 2, Groningen 1, Newyork 12, Baltimore 4, Charleston 1, Philadelphia 1, Neworleans 3, Ciudad Bolivar 1 und Teneriffa 1 Schiff.

Die Zufuhren waren:

Von der Südsee: 3300 Tonnen Thran, 50,000 Pfd. Barden.
" Islay: 315 Sck. Salpeter, 615 Ball. Wolle, 5200 Hörner.
" Ciudad Bolivar: 1244 Kb. Tabak, 11,850 St. Cigarren, 12 Ser. Indigo, 13 Gebd. Balsam Copaivae, 23 Pck. Simarubarinde, 11,051 St. Ochsenhörner, 388 St. Hornspitzen, 439 St. Rehhörner, 1 Pack. Tigerfelle, 78 St. trockne Häute.
" Buenos Ayres: 12,079 getrocknete und 1000 gesalz. Häute, 1988 Hörner.
" Bahia: 149 Kst., 1240 Sck. Zucker, 4908 Pck. Tabak.
" Rio de Janeiro: 4236 Sck. Caffee.
" Cap Hayti: 3403 Sck. Caffee, 27 Barrel, 1 Kst. Wachs, 122 Barrel Honig, 1 Ball. Hanf, 1 Kst. Schildpatt, 72 Häute, 28 Blöcke Mahagoniholz.
" Cuba: 350 Fss. Zucker, 471 Ser., 1434 Pck. Tabak, 12 Puncheons Rum, 40,000 Pfd. Gelbholz.
" Neworleans: 2251 Pck. Baumwolle, 348 Fss. Kentucky Tabak, 20 Ball. Tabak, 310 Barrel Mehl.
" Charleston: 809 Pck. Baumwolle, 272/1, 29/2 Fss. Reis.
" Baltimore: 441 Fss. Maryland Tabak, 8 Fss. Stengel, 1996 Sck. Mais, 5 Sck. Korn, 25 Barrel Schmalz, 2/1, 2/2 Barrel Mehl, 500 Sck. Quercitron.
" Newyork: 348 Fss. Kentucky Tabak, 454 Kst., 100 Ser. Tabak, 98 Pck. Baumwolle, 618 Sck. Piment, 502 Barrel Harz, 250 Barrel Fleisch, 30 Kegs Schmalz, 296 Barrel Provisionen, 7 Kst. Uhren, 100,000 Pfd. Blauholz.
" Cette: 269 Geb. Wein, 2 Geb. Spriet, 15 Ball., 1 Ballot Körke, 6 Pck. Korkholz.
" Bordeaux: 2 Kst., 789 Orh. Wein, 6 Tierc. Essig.
" Antwerpen: 31 Fss. Nägel.
" London: 1958 Sck. Zucker, 121 Ser. Tabak, 20/2 Kst. Thee, 11 Kisten Indigo, 1 Faß Pottasche, 10 Kst. Schellack, 2 Kst. Orangen, 50 Barrel Salpeter, 5 Brrl. Rosinen, 1 Faß Bier, 15 Kst. Kupferplatten, 8 Fss. Kupfernägel, 7 Stangen Kupfer, 28 Kst. Metallplatten, 230 Stäbe Metall, 12 Sck. Nägel, 51 Kst. Metall, 17 Kst. Weißblech und div. andere.
" Grangemouth: 40 Tons Steinkohlen, 80 Tons und 59 Stg. Eisen.
" Cardiff: 150 Tons Steinkohlen.

Von Kennetpons: 212 Tons Steinkohlen.
" Northshields: $67\frac{1}{2}$ Last Steinkohlen.
" Hamburg: 38/1, 30/2 Piep., 1 Kst. Wein, 60 Geb. Spriet, 45 Tonn. Thran, 100 Säcke Salpeter, 53 Säcke Kfmsgt., 10 St. gef., 16 St. tr. Wildhäute, 50 Sack Graupen, 12 Fss. Schiffsbrod, 28 Bd. Stockfisch, 6 Roll. Matten, 6000 St. Schiefer, 246 St. eich. Planken, $4\frac{2}{3}$ Last Bohnen, $\frac{1}{2}$ Last Erbsen, 14 Ton. Fleisch.
" Helgoland: 20,450 St. Austern.
" Ostfriesland: 46,000 Mauersteine, 25 Lst. Hafer, 32 Säcke Erbsen, 5 Lst. Bohnen, 5 Lst. Gerste, 21 Fss. 71/8 Tonn. Butter, $1\frac{1}{3}$ Last Canariensamen, 7 Fss. Cichorien, 18 Tonn. Vollheeringe, 108 St. Käse, 256 Colli Gußeisenwaaren.
" der oldenb. Küste: ca. 75 Last Hafer, 180 Colli Gußeisenwaaren.
" der Unterweser: 29 Last Hafer, 22 Last Gerste, $\frac{1}{4}$ Last Weizen, 7 Last Bohnen, 80 Kf. 10 Krk. Butter.

Die Getreidezufuhr pr. Eisenbahn umfaßte in dem gedachten Zeitraume 737 Säcke Weizen, 418 Säcke Weizenmehl, 8 Säcke Roggenmehl.

Von nordamerikanischen Tabaken sind in der verflossenen Woche verkauft: 23 Fss. Bay, couleurig, 21 Fss. Scrubse, ord. und mittel, 14 Fss. Maryland, braun und mittel braun, 629 Fss. Kentucky, ord. bis fein, 142 Fss. Stengel, Virginy. Das Lager besteht in 1638 Fss. Maryland, 13 Fss. Virginy, 2226 Fss. Kentucky, 384 Fss. Stengel. Von westindischen und südamerikanischen wurden 1451 Ser. Cuba der besseren Sorten zu vollen Preisen begeben. Sonstige Umsätze bestanden in 84 Ser. Havana (Cab.) mittel Deckblatt und Einlage, 57 Ser. Domingo, 75 Körbe Varinas in Blättern, 25 Pck. Brasil in Blättern und 47 Kist. Florida. In Auctionen wurden verkauft: 114 Ser. beschädigte Domingo von $5\frac{1}{2}$ bis $10\frac{1}{4}$ Grt., durchschnittlich ca. 8 Grt., 200 Ser. Yara von 13 bis 59 Grt., durchschnittlich ca. $29\frac{5}{8}$ Grt., 12 Ser. Havana (Cab.) neuer Ernte von 17 Grt. bis 1 Thlr. 40 Grt., durchschnittlich ca. 38 Grt. und 5 Ser. dito von 17 Grt. bis 1 Thlr. 40 Grt., durchschnittlich ca. 56 Grt. Vorräthe erster Hand bestehen in ca. 1850 Ser. Havana, 13,025 Ser. Cuba, 15,475 Ser. Domingo, 825 Kst. Seedleaf, 2525 Pck. Portorico in Blättern, 900 Krb. Varinas in Rollen, 2025 Krb. Varinas in Blättern, 1950 Pck. Columbia in Blättern, 8300 Pck. Brasil in Blättern, 175 Kst. Florida. Caffee-Preise haben eine festere Stellung in Folge der Berichte von holländischen und englischen Märkten angenommen. Die Verkäufe erster Hand bestanden in ca. 200 Ball. Brasil. à $9\frac{1}{2}$ Grt., dagegen sind aus zweiter Hand mehrere Parthien Rio, Domingo und Portorico genommen. Von rohem Zucker wurden 32 Kst. gut mittel gelber Havana, 82 Krb. guter brauner Java nnd 350 Fss. Cuba Muscovaden begeben. Raffinirter nur für den Consum gekauft. Von Baumwolle wurden 2551 Packen Nordamerikanische zum Versandt genommen. Die von Charleston angebrachte Parthie Caroliner Reis fand gleich nach Ankunft zu $7\frac{1}{3}$ à $7\frac{3}{4}$ Thlr. Käufer. Außerdem wurden 200 Fss. vom Lager erster Hand verkauft. Ostindischer begehrter; ca. 4000 Säcke div. roher und polirter Ostind. zu bisherigen Preisen begeben. Von Thee sind 30/8 Kst. Tonkay verkauft. Farbewaaren fest im Preise. Die zugeführten 100,000 Pfd. Domingo Blauholz, sowie 500 Säcke Baltimore Quercitron sind früher auf Lieferung gekauft. Desgleichen die angebrachten 1315 Säcke Chili Salpeter. Der Umsatz von Leinsamen bestand aus 200 Tonnen aller Sorten. Schottische Heeringe zu etwas höheren Preisen 50 Ton. begeben. Notirt zu 15 Thlr. pr. Ton. 125 Ton. dünner Stockholmer Theer wurden umgesetzt, worauf die Preise stiegen ($7\frac{1}{2}$ Thlr. pr. T.). 36 T. Stockholmer Pech wurden zu bisherigen Preisen genommen. Von wildem Cedernholze wurden mehrere Posten zu $4\frac{2}{3}$ Thlr. pr. 100 Pfd. begeben. In der Mahagoniholz-Auction wurden 717 Pyramiden und 517 Blöcke verkauft. Für erstere wurden 6 Grt. bis 78 Grt., für schmale Blöcke 6 Grt. bis 10 Grt., breites Holz 10 Grt. bis 14 Grt. pr. Quadratfuß bezahlt. Ebenholz von Singapore zugeführt, wurde unter der Hand zu $3\frac{1}{2}$ Thlr. pr. 100 Pfd. begeben. In Auction wurden 12 Blöcke Ceylon Holz verkauft. Von Atlasholz kamen 7 Blöcke in Auction, wurden jedoch wegen zu niedrigen Gebots zurückgezogen und später aus der Hand begeben. 2 Kst. westind. Schildpatt, theils sehr gut gesprengte und getiegerte Qualität, preiswürdig verkauft. Häute fest und gefragt. Felle sehr gefragt, ohne Vorrath. Pottasche fortwährend gestiegen. Aus zweiter Hand wurden 110 Fss. Petersb. und 25 Fss. amerik. Steinasche begeben. Von Fettwaaren wurden die aus der Südsee angebrachten 3300 T. Thran an einige Käufer begeben, und zwar zu $22\frac{1}{2}$ Thlr. pr. 6 Stechkannen, und 23 Thlr. pr. 216 Pfd. Netto. Weizen bei wenigem Umsatze preishaltend. Rocken bei einem Umsatze von 400 Last ohne Aenderung. Gerste und Bohnen matter. Hafer fest und gut zu verkaufen. Das Getreidelager am 1. April bestand in 900 Last Weizen, 3460 Last Rocken, 170 Last Gerste, 15 Last Bohnen, 20 Last Erbsen.

Die notirten Preise pr. Last von 40 Scheffel sind: Weizen, Braunschw. 210 à 220 Thlr., Weser- 210 à 220 Thlr., Elb-, Dänisch. 190 à 200 Thlr.; Roggen, getr. Ostsee- 145 à 152 Thlr., Odessaer 150 à 155 Thlr., Sandroggen 150 à 152 Thlr.; Gerste, Oberländ. $112\frac{1}{2}$ à $117\frac{1}{2}$ Thlr., Nied. Winter- 95 à 105 Thlr., Sommer- 90 à 100 Thlr.; Hafer, Oberl. 68 à 72 Thlr., Niederl. Grütz- u. Futter- 65 à 74 Thlr.; Bohnen, große und mittel, 125 à 130 Thlr., kleine 130 à 135 Thlr.; Erbsen, gelbe, neue 170 à 175 Thlr.; Mehl, amerik. Weizen- pr. 100 Pfd. 7 à $7\frac{1}{2}$ Thlr., hiesiges $6\frac{3}{4}$ à 7 Thlr.

— Neueste Londoner Frachten, berechnet für die Ton von 40 Fuß: Australien, Adelaide 90 à 100 Sh.; Hobart Town, 85 à 100 Sh.; Hobart Town, (Steamer) 120 Sh.; Launceston 90 à 100 Sh.; Melbourne oder Geelong-Hafen 105 à 120 Sh.; Melbourne oder Geelong 80 à 100 Sh.; New-Seeland 120 Sh.; Port Philipp (Steamer) 120 Sh.; Portland Bay 120 Sh.; Swan River 80 Sh.; Sydney 80 à 100 Sh.; Alexandria 30 Sh.; Algon Bay 45 à 55 Sh.; Alicante 60 Sh.; Ancona 60 Sh.; Antigua 35 Sh.; Athen 30 Sh.; Barbadoes 30 Sh.; Barcelona 45 Sh.; Batavia 60 Sh.; Bilboa 35 Sh.; Bombay 50 Sh.; Boston 35 Sh.; Buenos Ayres 60 Sh.; Cadix 40 Sh.; Calcutta 50 Sh.; Canton 80 Sh.; Capstadt, Cap der guten Hoffnung 45 Sh.; Carthagena 30 à 50 Sh.; Ceylon 60 Sh.; Constantinopel 45 Sh.; Donau (Galatz u. Ibrail) 40 Sh.; Demerara 30 Sh.; Dominica 30 Sh.; Genua 30 Sh.; Gibraltar 20 Sh.; Gijon 50 Sh.; Granada 35 Sh.; Havana 50 à 60 Sh.; Hongkong 70 Sh.; Jonische Inseln 40 Sh.; Jamaica 30 à 40 Sh.; Kurrachee 70 à 80 Sh.; Livorno 30 Sh.; Lima 60 Sh.; Lissabon 20 Sh.; Madeira 40 Sh.; Madras 60 à 70 Sh.; Malta 30 Sh.; Malaga 35 à 45 Sh.; Marseilles 30 Sh.; Matanzas 40 Sh.; Messina 40 Sh.; Montevideo 60 Sh.; Moulmain 80 Sh.; Neapel 40 Sh.; Nevis 60 Sh.; Newyork 30 Sh.; Oporto 30 Sh.; Palermo 40 Sh.; Quebec 30 Sh.; Rio Janairo 40 Sh.; San Francisco 85 à 90 Sh.; San Sebastian 25 à 45 Sh.; Santander 30 Sh.; Sevilla 35 à 45 Sh.; Shanghai 90 Sh.; Sierra Leone 60 Sh.; Singapore 80 Sh.; Smyrna 30 Sh.; St. John's, N. B. 30 Sh.; St. Vincent 30 Sh.; St. Kitts 60 Sh.; St. Lucia 30 Sh.; St. Thomas 30 à 40 Sh.; Syra 30 Sh.; Tobago 30 Sh.; Triest 30 Sh.; Trinidad 30 Sh.; Valparaiso 60 Sh.; Valencia 60 Sh.; Venedig 35 Sh.; Whampoa 75 Sh.

Vermischte Notizen.

— Bremen. Die Gewerbekammer hat eine tabellarische Uebersicht der Thätigkeit der hiesigen Cigarrenfabriken in den Jahren 1852 und 1853 veröffentlicht, welcher wir folgende Angaben entnehmen:

	1852	1853	weniger
Fabriken	178	144	34
Cigarrenmacher	1643	970	673
Wickelmacher	1642	955	687
Abstreifer	144	53	91
Sortirer	207	131	76
Nebenarbeiter	119	68	51
Gesammtzahl der Arbeiter	3755	2177	1578

Vergleichung des bezahlten Arbeitslohnes.

	1852 wöchentlich	1853 wöchentlich	1852 in Allem
Cigarrenmacher pr. Mille $1\frac{1}{24}$ Thlr.*)	= 4 Thlr. $44\frac{1}{2}$ Grt.	4 Thlr. 26 — Grt.	380,000 Thlr. incl. Wickelmacherlohn.
Wickelmacher	1 " $45\frac{3}{4}$ "	1 " $28\frac{2}{3}$ "	—
Sortirer	3 " $29\frac{3}{4}$ "	3 " $23\frac{1}{7}$ "	35,300 "
			415,300 Thlr. ohne Lohn für Nebenarbeiter.

*) excl. Lohn der Wickelmacher . . . . 2 " $70\frac{3}{4}$ " 2 " $69\frac{1}{3}$ "

Vergleichung des Geschäftsumfanges des Jahres 1851 und 1852.

1851

Ausgeführt und hier verbraucht	319,410 Mille Cig.
Deren Fabrikwerth ca.	2,117,700 Thlr. Ld'or.
Ausfuhrwerth	2,353,000 " "
Verarbeitet wurden dazu	5,301,000 Pfd. Tabak.
Davon wurden beschäftigt	281 Fabriken
und	5,300 Arbeiter.
Deren Arbeitslohn betrug etwa	509,000 Thlr.

1852

		weniger
Verfertigt	260,600 Mille.	58,810 Mille.
Fabrikwerth à 6 Thlr. $41\frac{1}{4}$ Grt. pr. Mille	1,712,895 Thlr. Ld'or.	404,805 Thlr.
Ausfuhrwerth 10 pCt. höher	1,884,184 " "	468,816 "
Verarbeitet, $15\frac{3}{4}$ Pfd. pr. Mille	4,114,000 Pfd.	1,187,000 Pfd.
Fabriken	178	104
Arbeiter	3755	1545
Arbeitslohn (ohne Nebenarbeiter)	415,300 Thlr. Ld'or.	93,700 Thlr.

Nach möglichst genauer Berechnung wurden im Jahre 1851 an Arbeitslohn, Avance 2c. an dem Geschäfte im Ganzen ca. 1,193,000 Thlr. hier verdient.

Es ist bekanntlich die große Streitfrage, ob die Verminderung der Thätigkeit der hiesigen Cigarrenfabriken in der Beschränkung ihres Absatzgebietes durch den Anschluß Hannover-Oldenburgs an den Zollverein oder in ihrer mangelnden Concurrenzfahigkeit wegen zu hoher Produktionskosten zu suchen ist. Ohne heute auf diesen Punkt näher eingehen zu wollen, müssen wir darauf aufmerksam machen, daß die Verlegung der Werkstätten einer Industrie in benachbarte Orte, wo die Arbeiter bei billigerem Lohne bestehen können, nicht unbedingt als ein Verlust für den Handelsort angesehen werden kann, wo die Fabrikeigenthümer den Mittelpunkt ihrer Thätigkeit haben und wegen anderweiter damit verbundener Vortheile beibehalten müssen.

— **Bremen.** Nach hierher gelangten Privatbriefen war in Paris das Gerücht verbreitet, daß hanseatische Fahrzeuge sich mit der Einschwärzung von Kriegscontrebande nach Rußland beschäftigen und daß namentlich ein Bremisches Schiff von Ostende mit Bomben und Congreveschen Raketen, für jene Macht bestimmt, nach Bremerhaven ausclarirt worden sei. Es wird hinzugefügt, daß die französische und die englische Regierung deshalb Schritte bei unserem Senat thun würden. Ob das Letztere bereits geschehen ist, wissen wir nicht; es freut uns aber, daß es angestellten Erkundigungen gelungen ist, das dieser Fabel zu Grunde liegende Fünkchen Wahrheit alsbald zu entdecken. Ein hannoversches (nicht Bremisches) Schiff ist nämlich allerdings von Ostende, mit Bomben und anderem Kriegsbedarf beladen, nach der Weser ausgelaufen, diese Gegenstände gehören jedoch zu dem Nachlaß der gewesenen deutschen Flotte und sind jetzt Eigenthum der hannoverschen Regierung, welche sie nach Fort William bei Bremerhaven bringen läßt. Niemand kann ein größeres Interesse dabei haben, daß die Seemächte bei dem endlich angenommenen Grundsatze geringerer Belästigung des neutralen Handels in Kriegszeiten verharren, als die Hansestädte, und ihre Kaufleute und Rheder werden gewiß ebensosehr aus Patriotismus als im wohlverstandenen eigenen Vortheile compromittirende Handlungen vermeiden, welche ein lang ersehntes Gut wieder in Frage stellen könnten.

— **London.** Ein Geheimrathsbefehl vom 7. d. M. verfügt, daß russische Handelsschiffe, welche sich bei der Publikation desselben in den Plätzen des Gebiets der ostindischen Compagnie oder innerhalb einer der Colonien befinden, noch 30 Tage nach Publikation dieses Befehls daselbst, solche Plätze verlassen können, und auch auf der Reise von brit. Kreuzern nicht genommen werden sollen, wenn sie durch ihre Papiere beweisen, daß die Ladung vor dem Ablauf des gedachten Termines eingenommen ist.

— **Englische Eisenbahnen.** Nach einem neuen Parlamentsbericht war in England und Wales:

	am 30. Juni 1852	am 30. Juni 1853
die Länge, englische Meilen	5,434	5,747
im halben Jahre: Passagiere, erste Classe.	4,082,919	4,862,891
zweite " .	12,598,138	13,935,812
dritte " .	5,360,113	6,695,148
Parlaments- " .	10,635,358	11,816,805
Abbonnenten	5,887	6,888
Total der Reisenden ..	32,682,415	37,317,544
Einnahme von erster Classe.. Pfd. Sterl.	911,289	1,029,292
zweiter Classe "	1,146,636	1,193,180
dritter Classe "	213,178	298,686
Parlaments-Classe "	607,604	640,151
Abonnenten.. "	50,363	50,792
Total von Reisenden "	2,929,070	3,219,002
Total vom Gütertransport "	3,239,243	3,810,243
Mit allen Nebeneinnahmen war das Total £	6,168,313	7,029,245
Im ganzen Königreich, Meilen	7,076	7,572
Passagiere	39,249,605	45,080,316
Einnahme von Reisenden.. £	3,396,024	3,732,258
Gütern ... "	3,799,526	4,451,798
Total ..... "	7,195,550	8,184,056

In England und Wales legten die Reisenden 543,258,027 Meilen zurück, die Personenzüge reisten 14,233,488, die Güterzüge 12,092,419 Meilen, die Zahl der Güterzüge war 477,991, der Personenzüge 218,783.

— **Baden.** Im Schuljahre 1852/53 wurden in Baden besucht:

6 Lyceen und eine Vorschule von	2098	Schüler
5 Gymnasieen	692	"
3 Pädagogien	284	"
25 höhere Bürgerschulen	1872	"
zusammen	4946	Schüler.

An der polytechnischen Schule zu Carlsruhe befanden sich 1853/54: 380 Schüler.

— **London.** Der eben vom Board of trade veröffentlichte Bericht über den Handel Großbritaniens und Irlands in den beiden Monaten, endigend den 5. März 1854, zeigt einzelne bedeutende Veränderungen im Vergleich mit den Vorjahren. Namentlich war die verzollte oder zollfreie Einfuhr folgender Artikel:

		2 Monate 1853	1854
Pottasche	Centner	5,665	10,135
Gerberlohe	"	25,523	20,670
Schwefel	"	66,434	116,657
Kaffee	Pfund	7,114,437	6,590,424
Weizenmehl	Centner	566,591	1,229,834
Indigo	Pfund	4,033	7,964
Flachs	Centner	130,692	76,526
Guano	Tonnen	6,737	16,644
Hanf	Centner	34,990	15,145
Häute, ungegerbt	"	47,299	76,238
Häute, gegerbt	Pfund	275,122	499,577
Handschuh	Paare	688,472	848,043
Kupfererz	Tonnen	4,041	8,276
Kupfer	Centner	7,251	5,416
Palmol	"	70,019	147,915
Kocusnußol	"	10,052	24,450
Kartoffel	"	279,241	13,735
Quecksilber	Pfund	418,664	5,935
Salpeter	Centner	50,289	113,667
Flachssaat	Quarter	52,673	75,901
Reis	Centner	130,244	148,656
Rohseide	Pfund	1,304,251	1,804,663
Rum	Gallons	566,042	594,153
Cognak	"	305,179	274,633
Thee	Pfund	8,355,979	6,756,070
Bretter und Balken	Lasten	94,400	167,417
Holz, nicht gesägt	Lasten	62,248	117,404
Wein	Gallons	1,120,870	1,156,435
Baumwolle	Centner	1,202,876	919,225
Schafwolle	Pfund	8,415,391	6,287,886

Die wichtigsten Veränderungen in der Ausfuhr britischer Erzeugniss zeigen sich bei folgenden Artikeln:

		1853	1854
Soda	Centner	162,341	120,099
Kohlen	Tonnen	377,555	412,506
Baumwollgewebe	Yards	274,718,481	233,333.338
" Tüll	"	17,891,760	18,216,276
Baumwollgarn	Pfund	21,113,086	20,558,840
Irdene Waaren	Stück	13,323,076	12,555,691
Leder, verarbeitet	Pfund	796,376	861,883
" Sattlerarbeit, Werth	Pfd. St.	39,765	59,848
Leinengewebe	Yards	22,279,923	19,461,963
" garn	Pfund	3,391,722	3,577,403
Roheisen	Tonnen	28,194	27,338
Stangeneisen	"	74,749	70,207
Drath u. verarbeit. Eisen	"	30,037	33,931
Blei	"	1,757	2,213
Salz	Buschel	2,418,245	2,909,188
Seidengewebe	Pfund	117,417	98,564
Halbseidengewebe	"	145,407	77,720
Schafwolle	"	973,283	1,177,129
Wollengewebe	Stücke	487,330	451,163
"	Yards	12,114,581	10,923,815

Man wird bei diesem Vergleiche bereits einen Einfluß des Kriegszustand bemerken und wenn auch der Werth der Ausfuhr in den betreffenden beid Monaten bei den verzeichneten Artikeln wenig von demjenigen des Jahres 185 abweicht, indem der Werth 1853: 12,504,490 Pfd. Sterl., 1854: 12,480,52 Pfd. Sterl. betrug, so ist dieser Umstand doch hauptsächlich den bei viel Artikeln höheren Preisen von 1854 zuzuschreiben. Namentlich war die Ausfuh von Geweben in den beiden ersten Monaten dieses Jahres geringer als in de gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— **Glückstadt** in Holsten hat während des frühzeitigen, anhaltenden un strengen Winters seine eigentliche Bestimmung als Winterhafen für Hambur und Altona aufs vollständigste bewährt. Vom 1. Decbr. bis Mitte Febr. sin 122 Schiffe von allen Welttheilen in den kleinen West-Seehafen eingelaufen, v denen 25 über 100 Commerzlasten trächtig waren. Aus- und eingeladen wurd 21,245,555 Pfd. Waaren, wovon 17,426 657 Pfd. auf den Verkehr zwisch Glückstadt und Altona-Hamburg fielen. Der Werth der Waaren betrug 9,549,898 Bco.-Mark. Die werthvollsten waren: **Twist**: 1,629,810 Pfun 815,000 Bco.-Mark, **edle Metalle**: 1,652,298 Bco.-Mark, **Manufactu waaren**: 1,033,184 Pfd., 2,067,000 Bco.-Mark, **Wollengarn**: 302,388 Pfd 453,600 Bco.-Mark, **rohe Baumwolle**: 1,063,512 Pfd., 212,700 Bco.-Mar **Wolle**: 448,829 Pfund, 336,600 Bco.-Mark, **Rohzucker**: 818,433 Pfun 130,950 Bco.-Mark, **Tabak und Cigarren**: 474,950 Bco.-Mark, **Süd früchte**, Mandeln, Feigen, Rosinen, Paranüsse, Cacao: 143,000 Bco.-Mar **Indigo**: 308,300 Bco.-Mark, **Reis**: 49,800 Bco.-Mark, **Caffee**: 511,2 Pfd. 184,056 Bco.-Mark u. s. w. Die Einnahme der Glückstädter Eisenba ist durch diesen Verkehr vom 1. Octbr. 1853 bis 4. Febr. 1854, verglichen m der vorjährigen in dem entsprechenden Zeitraume, gestiegen um: 40,094 Mark.

— **Berliner Sparkasse.** Nach dem eben veröffentlichten Bericht dies Institutes hatte dasselbe Ende 1853 34,842 Quittungsbücher ausgegeben, nämli mit einem Guthaben von

1/6 bis 10 Thlr.	10,741
11 " 20 "	5,998
21 " 50 "	8,975
51 " 100 "	5,984
101 und darüber	3,144
	34,842

deren Gesammt-Guthaben 1,233,043 Thlr. 28 Sgr. 3 Pf. betrug. Das V mögen der Anstalt berechnet sich dagegen auf 24,497 Thlr. 4 Sgr. 6 Pf. me Leider hat die Anstalt den größten Theil ihrer Fonds, nämlich über eine Milli in Staatspapieren angelegt, ein Fehler, welcher die Folge hatte, daß der Ueb schuß von 99,182 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf. Ende 1852 auf obige geringere Sum gefallen war und jetzt, im April, nach dem Tagescurse nicht nur kein Ueberschu sondern ein Deficit vorhanden ist.

Im Vergleich mit den Vorjahren waren

	1846	1846	1848	1849	1852	185
Einlagen (ohne die Zinsen)	537423	549645	453430	872461	374351	3945
Rückzahlungen	447376	518583	895503	323856	231233	2746
Guthaben am Jahresschluß.	1179440	1239261	823789	1416560	1076146	12330

wobei die Jahre 1850 und 1851 als die Uebergangsjahre von der alten zu neuen Organisation außer Betracht gelassen sind.

— **Wien.** Die Unterzeichnungen zu dem neuen Anleihen von 50 Mi Gulden haben nach amtlicher Angabe 50,141,500 fl. betragen, und werden de zufolge die größeren Subscriptionen verhältnißmäßig reduzirt.

— **Paris.** In der Société d'encouragement pour l'industrie nation wurde neulich die Papierfabrikation aus Holz beschrieben. Es wird zuerst Rinde vom Holz geschält, dann das Holz so gehackt, daß es leicht in Spä verwandelt werden kann, die Späne werden dann möglichst dünn geschnitten, bis 8 Tage lang ins Wasser gelegt, getrocknet und durch eine Mühle in mö lichst feines Pulver verwandelt. Dieses Pulver wird dann mit den Lumpen mischt, welche zur Bereitung der Papiermasse dient, und die Papierfabrikat wie gewöhnlich fortgesetzt. Alle weiße Hölzer, wie Pappel-, Linde, Weide, eig sich zu Papier, von großem Einfluß sollen jedoch die Eigenschaften des F wassers sein, welches man dazu verwendet.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlu

Hierbei eine Beilage.

Druck von C. Schünemann.